

Nr 179.

Av herr Cassel m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till förvärv av billinjer åt statens järnvägar och åt postverket.

I årets statsverksproposition begäres bl. a. ett investeringsanslag å 3 miljoner kronor för förvärv av billinjer åt statens järnvägar samt ett investeringsanslag å 700 000 kronor för förvärv av billinjer åt postverket. Det förstnämnda anslaget föreslås höjt med 1 miljon kronor sedan föregående år.

Den budget som i år framlagts utvisar såvitt man nu kan bedöma att ett betydande lånebehov från statens sida kommer att förefinnas. Det synes oss därför önskvärt att varje möjlighet till inskränkningar i den statliga investeringsverksamheten tillvaratages. De här åsyftade anslagen avser otvivelaktigt sådana behov, vilka utan menligt inflytande kan anstå.

När förslag om anslag till förvärv av billinjer åt statens järnvägar första gången framlades vid 1935 års riksdag angavs syftet med detta vara att "bryta den allt mer kännbara konkurrensen från de privata bussarnas sida". Med den inriktning den ekonomiska politiken fått synes detta skäl icke längre kunna åberopas. Den investeringsavgift som de privata bussbolagen har att erlägga vid utvidgning av sin rörelse utgår ej vid statens järnvägars förvärv av privata billinjer. Statens järnvägar kommer därigenom i ett förmånligare konkurrensläge när det gäller anbud på till försäljning utbudna företag.

Rent driftekonomiskt har investeringsavgiften haft den följden att de privata företagens vinstmöjligheter minskats, då enligt uppgift priskontrollnämnden icke godtagit höjningar av gällande taxor som motiverats av de ökade kostnader som uppstått när företagen expanderat.

Man bör i detta sammanhang ej heller bortse från de konsekvenser som framför allt på längre sikt kommer att uppstå vid beräkandet av sådana anslag som skall täcka t. ex. underhåll och garagering av de statliga företagen tillhöriga fordonen. Förespråkare för ett fortsatt övertagande från de statliga kommunikationsverkens sida av privata billinjer har dessutom som skäl anfört behovet av en samordning och en förbättring av kommunikationsförbindelserna. Såvitt vi kan bedöma har de privata företagen i betydligt större utsträckning än statens järnvägar lyckats genomföra en för trafikanterna ändamålsenlig samtrafik. Som exempel på detta kan nämnas snabblinjen mellan Luleå och Sundsvall, som drivs av ett 10-tal företag gemensamt. Även på

kortare sträckor försöker man anordna anslutningar mellan olika företags turer. Därigenom har man lyckats erhålla längre genomgående förbindelser, som på ett effektivt sätt kompletterar snabblinjer. Dessutom har man utarbetat ett system för samtrafik mellan ett 30-tal olika företag dels utmed norrlandskusten och dels å en del viktigare anslutningslinjer från inlandet till kusten. En passagerare kan därför köpa en enda biljett för resa mellan alla platser utefter de samarbetande företagens linjer och samtidigt komma i åtnjutande av det billigare pris som genomgående zontaxa erbjuder. Detta senare är icke fallet vid samtrafik mellan statens järnvägars buss- och järnvägslinjer. Statens järnvägar lämnar sålunda trafikanterna sämre service än många privata trafikföretag. Det synes därför olämpligt att statens järnvägar lägger sig till med nya, redan trafikerade billinjer, innan verket förbättrat servicen inom sin redan existerande trafikapparat så att den kommer i nivå med den som enskilda företag erbjuder.

Vad här sagts gäller i huvudsak även i fråga om postverkets billinjer. Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 1 dels avslå förslaget om anslag å 3 miljoner kronor för förvärv av billinjer åt statens järnvägar, dels ock avslå förslaget om anslag å 700 000 kronor för förvärv av billinjer åt postverket.

Stockholm den 27 januari 1953.

Leif Cassel.

Walter Edström.

Eric Nilsson
i Svalöv.

Henrik Munktell.
